Das Durchkonnossement

unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und griechischen Rechts

Inaugural-Dissertation

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Georg-August-Universität zu Göttingen

vorgelegt

von

Elias Zarocostas

Dipl. Versicherungsverständigem

Tag der mündlichen Prüfung: 22. Juli 1925

Referent: Universitätsprofessor Dr. **Herbert Meyer**

Gedruckt in der Buchdruckerei H. v. Zobel, Berlin S. 42, Ritterstraße 34

Diss.
Göttingen
1925.

Das Durchkonnossement

unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und griechischen Rechts

Inaugural-Dissertation

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Georg-August-Universität zu Göttingen

vorgelegt

von

Elias Zarocostas

Dipl. Versicherungsverständigem

Tag der mündlichen Prüfung: 22. Juli 1925

Referent: Universitätsprofessor Dr. **Herbert Meyer**

Gedruckt in der Buchdruckerei H. v. Zobel, Berlin S. 42, Ritterstraße 34

14883

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Lebenslauf.

Ich, Elias Zarocostas, geboren am 8. Dezember 1904 zu Piräus, als Sohn des Rechtsanwalts Constantin Zarocostas und dessen Frau Melpomene geb. Theophanides, griechischer Staatsangehörigkeit und griechisch-katholischer Religion, besuchte vier Jahre eine private Volksschule, drei Jahre die griechische Mittelschule und vier Jahre das I. humanistische Gymnasium zu Piräus. Im Jahre 1921 absolvierte ich das obengenannte Gymnasium mit dem Prädikat „sehr gut". Während des letzten Jahres meines Schulbesuches und ein Jahr danach arbeitete ich nebenbei im Büro meines Vaters, mit dem Zwecke, mich zunächst praktisch-juristisch auszubilden. Am 27. Oktober 1921 ließ ich mich in die Universität zu Athen als ordentlicher Student aufnehmen, wo ich mich dem juristischen Studium widmete. Dort studierte ich zwei Semester lang. Im Jahre 1922 kam ich nach Deutschland, um hier mein Studium fortzusetzen. Seit Oktober 1922 bis März 1924 besuchte ich die Universität in Berlin. In Göttingen studierte ich seit dem Sommersemester 1924 bis zum Schlusse des Sommersemesters 1925. Im März 1925 erwarb ich an der Universität zu Göttingen das Diplom für Versicherungsverständige mit dem Prädikat „gut".

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548122_0263

Vorwort.

Als Grundlage meiner Abhandlung habe ich das Gesetz, das geltende Recht benutzt, welches — besonders das Seerecht — kautschukartig die Anwendung auch auf neue Erscheinungen des Verkehrslebens nicht ausschließt.

An dieser Stelle sei Herrn Prof. Dr. H. Meyer in Göttingen für die zahlreichen Winke, die mir von seiner Seite anläßlich der Ausarbeitung zuteil wurden, herzlich gedankt. Außerdem spreche ich meinen Vater, dem Rechtsanwalt C. Zarocosta für das mir zur Verfügung gestellte Material hinsichtlich der griechischen Konnossemente und der Entscheidungen der griechischen Gerichte meinen tiefstgefühlten Dank aus.

Kapitel 1.

Das Durchkonnossement des Hauptverfrachters.

A. Der Durchfrachtvertrag.

Die Rechtsnatur des vom Hauptverfrachter abgeschlossenen Durchfrachtvertrages als Voraussetzung für die Ausstellung des Durchkonnossements ist nicht weniger verwickelt, als die Rechtsnatur des letzteren. Die Schwierigkeiten sind besonders dadurch hervorgerufen, daß die Rechtsstellung des Verfrachters und Befrachters nur aus ihrem Willen und ohne Hilfe des Gesetzes festgestellt werden muß. Pappenheim schreibt:[1]) „einmal darf nicht außer acht gelassen werden, daß es sich um ein dem geschriebenen Rechte noch unbekanntes Gebilde handelt, das nicht in das Prokustasbett einer ihm nicht angepaßten Ordnung gezwängt werden darf. Sodann muß aus der tatsächlichen Übung des Verkehrs ermittelt werden, was die Parteien mit der Vertragsschließung bezwecken, bevor die rechtliche Natur ihrer Vereinbarung bestimmt werden kann." Noch mannigfaltiger erscheinen die Verabredungen der Verfrachter untereinander, die wir im Zusammenhang mit der Rechtsstellung des Haupt- und Weiterverfrachters dem Empfänger gegenüber in den nächsten Paragraphen darzustellen versuchen wollen.

B. Die Rechtsstellung des Hauptverfrachters.

I. Dem Befrachter gegenüber ist der Hauptverfrachter durch den Abschluß des Frachtvertrages selbständig verpflichtet. Daß er verpflichtet ist, darüber besteht kein Zweifel, aber wie weit er verpflichtet ist, dieses ist näher zu untersuchen. Unserer Ansicht nach ist der Hauptverfrachter der

---

[1]) Pappenheim III, S. 74.

alleinige Kontrahent des Befrachters. Er selbst hat, ohne Mitwirkung anderer Personen, einen Vertrag abgeschlossen und ausdrücklich die selbständige Verpflichtung übernommen, einen Erfolg im Ganzen und unverändert herbeizuführen. Dieser Erfolg besteht nicht in der Beförderung bis zum Umladehafen und den Bemühungen für die Bestellung des Weiterverfrachters, wie einige behauptet haben, sondern in der Beförderung der Güter bis zum Bestimmungshafen. Er hat deshalb selbst die Güter bis zum Umladehafen zu befördern, und sie dort dem geeigneten und im Vertrag bestimmten oder unbestimmten Weiterverfrachter zu übergeben. Dieser tritt nach Außen nur als eine Erfüllungsperson des Hauptverfrachters hervor, indem er sich auf Grund des internen Rechtsgeschäftes verpflichtet, diesen bei der Herbeiführung des Gesamterfolges zu unterstützen.

Die Gesamtverpflichtung des Hauptverfrachters zur Ausführung einer einheitlichen Beförderung erhellt aus seinem eigenen Willen. Er übernimmt also die Güter zur Beförderung, er verspricht einen Erfolg, und stellt ein Konnossement aus, welches zweifellos als Bestimmungsort den Ort des Empfängers bezeichnet. Außerdem ist die Berechnung der Gesamtfracht ein Grund zur Gesamthaftung des Hauptverfrachters. Dieser verlangt als Gegenleistung für die ganze Beförderung eine einheitliche Fracht, und zwar die ganze Fracht für sich selbst, und nicht etwa einen Teil für den Weiterverfrachter.

Der Wille der Parteien über einen Gesamterfolg erhellt auch aus dem Abschluß eines solchen Frachtvertrages. Ein Durchfrachtvertrag wäre für die Fälle, bei denen der Beförderer die Herbeiführung eines Gesamtbeförderungserfolges ablehnen oder wenigstens die Absicht dazu nicht haben würde, garnicht anwendbar. Wollten die Parteien oder wollte der Verfrachter allein nur die Ausführung der Teilbeförderung, so müßten sie einen solchen Frachtvertrag abschließen, der als Bestimmungsort den Umladehafen bezeichnen würde. Aus demselben Grunde müßte der Hauptverfrachter die Fracht bis zu diesem Ort berechnen und bei Einkassierung der Mehrfracht besonders erwähnen, daß sie für den Weiterverfrachter erhoben worden sei.

II. Dem Empfänger gegenüber ist die Haftung des Hauptverfrachters nicht weniger günstig. Er verspricht in diesem Papier die Ablieferung der Güter ebenfalls bis zum Bestimmungshafen. Dieses Versprechen des Hauptverfrachters, die Güter, nachdem sie mit seinem eigenen und mit den fremden Schiffen befördert worden sind, dem legitimierten

Konnossementsinhaber herauszugeben, kann deshalb keinen anderen Sinn haben, weil es ausdrücklich und nicht zweideutig im Durchkonnossement enthalten ist.

III. Die Auffassung über die Verpflichtung des Hauptverfrachters zur Herbeiführung des von ihm versprochenen Gesamtbeförderungserfolges und zur Ablieferung der Güter an den legitimierten Durchkonnossementeninhaber teilen auch die Meisten in der Literatur.

Schilling sagt[1]) „solange man also davon auszugehen hat, daß als Kontrahent des Befrachters allein der erste Befrachter in Frage kommt, wird man in der Regel dazu gelangen, daß man eine Eigenverpflichtung des Hauptreeders für die ganze Strecke annimmt". Und es ist hinzuzufügen, daß der Hauptverfrachter als Kontrahent des Befrachters immer hervortritt, wenn es sich um Durchfrachtverträge handelt.[2]) Auch Schaps[3]): „der erste Verfrachter bleibt aus dem Durchkonnossement auch für den Weitertransport voll verhaftet, auch wenn der letztere zu anderen Transportbedingungen erfolgt". Scrutton[4]) „in absence of express provisions that company would be liable for loss occurring on any part of the journey" ist ebenfalls nicht abgeneigt, die Gesamtverpflichtung des Hauptverfrachters anzuerkennen.[5])

Gegen diese Auffassung wurde der Einwand erhoben, daß der Hauptverfrachter „zur Übernahme dieser Verpflichtung auch für die von ihm selbst nicht befahrenen und kontrollierten Strecken schwerlich geneigt sein wird". „Die Annahme, daß er die Beförderung bis zum Bestimmungsort der Güter als Verfrachter übernehme, belastet ihn mit einer Verpflichtung, durch die er sich ohne genügenden Grund ungünstiger stellen würde, als wenn er einen schlichten Frachtvertrag abschlösse[6])." Das Bedenken, daß das Einstehenmüssen des Hauptverfrachters für die ganze Beförde-

---

[1]) Schilling S. 31.

[2]) Vgl. oben S. 20.

[3]) Schaps Anm. 25 zu § 651.

[4]) Scrutton Art. 22 S. 57.

[5]) Im übrigen vgl. Schlodtmann in Z.H.R. 21, 385, Brandis II, 49, Carver § 107, Grundtvig S. 176, Smeesters I Nr. 416, Peirano Nr. 102, Boyens I, 51 Anm. 42, II 90 und in Z.H.R. 63, 337, 86, 247. Diese Auffassung ist auch von dem niederländischen Entwurf (1907) Art. 517 v. aufgenommen. Vgl. auch R.G. 10 Nr. 7, R.O.H.R. 3 S. 22, Hans R. Z. 1892 Nr. 53, 1893 Nr. 78.

[6]) Pappenheim III S. 76. Dieselben Bedenken stellt auch Meyer S. 14.

rung eine Benachteiligng desselben bedeute, wird hinfällig eben dadurch, daß jener einen Durchfrachtvertrag abgeschlossen hat. Eine Beeinträchtigung der Interessen einer Partei wird man nicht als unangemessen betrachten, soweit sie von der Partei gewollt ist und eine notwendige Folge des Vertrages bildet. Ohne diese Beeinträchtigung ist ja diese Durchfrachtbeförderung, wie wir sie auseinandergesetzt haben, niemals möglich.

Pappenheim[1]) versucht die Eigentümlichkeit der Gesamtfracht als Äquivalent der weitgehenden Haftung des Hauptverfrachters zu beseitigen, indem er meint, daß auch bei selbständigen Arbeitsverträgen gesamte Lohnzusagen berechnet werden können, ohne die Selbständigkeit dieser Verträge zu beeinträchtigen.[2]) Wir finden jedoch zwischen Frachtverträgen und Arbeitsverträgen nicht nur keine Ähnlichkeit, die die Analogie und den Vergleich dieser beiden Rechtsinstitute gestatten würde, sondern sogar einen großen Unterschied. Die Arbeitsverträge werden selbständig abgeschlossen, der einheitliche Frachtvertrag aber als Ganzes. Außerdem gelten zwar Fracht und Lohnzusagen beide als Gegenleistung für entsprechende Leistungen, haben aber weiter nichts Verwandtes.

C. Der Hauptverfrachter verspricht die Leistung eines Dritten.

1. Eine der Gegenmeinungen geht davon aus, daß der Hauptverfrachter nur ein Versprechen im Sinne einer promissio facti alieni[3]) abgegeben habe, nämlich daß der Weiterverfrachter die Beförderung vom Umladehafen übernehmen würde. Pappenheim vertritt diese Ansicht.[4])

Eine solche Auffassung könnte höchstens im Falle der beschränkten Haftung des Hauptverfrachters als Gegenstand besonderer Untersuchung auftreten, und würde auch dort keine Rechtfertigung finden, weil die Haftung des Hauptverfrachters, wie wir unten zeigen werden, nach der wirklichen Rechtslage noch weiter geht, als für das nackte Versprechen der Fremdleistung. Hier aber, wo der Haupt-

[1]) Vgl. Pappenheim III S. 77.

[2]) Vgl. Lotmar, Arbeitsvertrag II, 494.

[3]) Vgl. Oertmann in der Festschrift für Ernst Zitelmann (1913).

[4]) Pappenheim III S. 79. Ebenso Meyer S. 16. Vgl. auch Delprat S. 25 ff., 58 f.

verfrachter selbst gar keine Beschränkung seiner Haftung beantragt, und wo er nach seinem Willen einen Gesamtbeförderungsvertrag abschließt, würde zweifellos eine solche Begünstigung der Rechtslage des Hauptverfrachters dem Willen der Parteien widersprechen.

D. Der Hauptverfrachter haftet als Spediteur.

Die Ansicht, daß der Hauptverfrachter für die weiteren Strecken als Spediteur haftet, ist vielfach vertreten.[1])

Zunächst die Tatsache, daß der Hauptverfrachter als Spediteur am Umladehafen auftritt, stimmt mit den im Verkehr üblichen Vertragsabreden zwischen den Befrachtern nicht überein. Der Hauptverfrachter schließt den Weiterfrachtvertrag, wenn er ein Durchkonnossement ausgestellt hat, und wenn die Fracht nicht im voraus bezahlt worden ist, sehr selten für Rechnung des Befrachters, vor allem, weil er wegen der Frachtforderung sehr interessiert ist, in unmittelbaren Geschäftsbeziehungen zu dem Weiterverfrachter zustehen.[2])

E. Die Rechtsverhältnisse zwischen den Verfrachtern.

Als häufigster Fall bei den Vereinbarungen zwischen den verschiedenen Verfrachtern kommt der Abschluß eines einfachen Frachtvertrages vor, bei dem der Weiterverfrachter sich verpflichtet, die Beförderung bis zu einem bestimmten Ort auszuführen. Die Auslieferung der Güter erfolgt meist direkt an den im Durchkonossement bezeichneten Empfänger.

Schilling[3]) hat zutreffend anerkannt, daß, wenn der Weiterverfrachter sich verpflichtet, die Ladung an den Befrachter selbst (Hauptverfrachter) oder an seinen am Bestimmungsort tätigen Vertreter auszuhändigen, jener gegenüber dem Empfänger als eine bloße Erfüllungsperson des Hauptverfrachters im Sinne des § 278 BGB. aufzufassen sei.

Wie ist es aber, wenn der Weiterverfrachter sich zur Auslieferung der Güter an den legitimierten Durchkonnossementsinhaber verpflichtet? Nach unserer Ansicht besteht

[1]) Vgl. Gierke, Handels- und Schiffahrtsrecht, S. 430. Cosack, 6. Aufl. S. 430.

[2]) Vgl. Schilling S. 30. Auch Pappenheim III S. 79 und Meyer S. 16, Boyens I S. 51, Anm. 42.

[3]) Schilling a. a. O.

zwischen den beiden Fällen kein wesentlicher Unterschied. Der Weiterverfrachter ist immer noch eine Erfüllungsperson des Hauptverfrachters, wie jeder Dritte, der dem Hauptverfrachter zur Erfüllung seiner Pflicht Hilfe leistet; beispielsweise der Agent des Hauptverfrachters am Bestimmungsort. Den ursprünglichen Verfrachter kennt dieser Weiterverfrachter garnicht, und er braucht ihn nicht zu kennen, da er ihm gegenüber keine Verpflichtungen übernommen hat.

F. Schuldübernahme.

I. Auf Grund der Übernahme der Güter am Umladehafen vom Weiterverfrachter auf das Durchkonnossement wird ebenfalls die Ansicht vertreten, daß der Weiterverfrachter die Schuld des Hauptverfrachters übernommen habe. Es läge also, wie es die herrschende Ansicht der Theorie und Rechtssprechung annimmt [1]), ein solcher Vertrag vor, auf Grund dessen der neue Schuldner (der Weiterverfrachter) unter Befreiung des alten (des Hauptverfrachters) die bisherige Schuld übernehmen würde (translative Schuldübernahme §§ 414 ff. BGB.), oder ein solcher Vertrag, auf Grund dessen der neue Schuldner nicht an die Stelle des alten, sondern neben ihm als Gesamtschuldner treten würde [1]) (kumulative Schuldübernahme).

Wenn man die Handlungen des Weiterverfrachters als eine Schuldübernahme auffaßt, so muß man davon ausgehen, daß tatsächlich ein solcher Schuldübernahmevertrag nach dem Willen der Parteien abgeschlossen worden ist. Wir stimmen mit Boyens [2]) nicht überein, wenn er meint, daß aus rechtspolitischen Gründen zu rechtfertigen sei, daß man dem Empfänger durch eine künstlich geschaffene Schuldübernahme einen Rechtsschutz gegen den Weiterverfrachter gewähren muß. Der Schuldübernahmevertrag und der darauf gerichtete Wille der Parteien muß zunächst vorhanden, oder wenigstens dem Haupt- oder Weiterverfrachter zuzumuten sein, daß sie unter solchen Umständen nicht abgeneigt wären, einen derartigen Vertrag abzuschließen. Verkehrs- und rechtspolitische

[1]) Vgl. Ennecerus I 2 St 246, Planck-Sieber Vorbem. vor § 414 BGB. v. Gierke S. 45 ff. O. Watmeyer Anm. I zu § 414 BGB. Dagegen Strohal, Iherings I 57 S. 273, derselbe: Schulpflicht nnd Haftung 1914.

[2]) Vgl. Matthias 259, Planck-Sieber II, 1, 594, Ennecerus I, 2, 246 f. Reichel, Schuldmitübernahme 1909, Watmeyer I, 712.

[3]) Boyens II, 310, 312 Note, zu Sieveking in Z H.R 63, 337, und zu Schilling in Z.H.R. 75, 551, auch R.O.H.R. 16, 138.

Gründe allein, ohne das Vorhandensein bestimmter Voraussetzung sind nicht geeignet, plastische Gründe herzustellen.[1])

II. Ein Schuldübernahmevertrag wäre nur dann vorhanden, wenn der Weiterverfrachter den Willen gehabt hätte, entweder mit dem Hauptverfrachter unter Genehmigung des Befrachters oder unmittelbar mit dem Befrachter einen Schuldübernahmevertrag abzuschließen. Gegen eine solche Absicht des Weiterverfrachters sprechen aber folgende Momente. Zunächst das Prinzip jeder Reederei, so wenig Haftung zu übernehmen, wie es möglich ist, läßt uns erkennen, daß der Weiterverfrachter, der auch ohne diese direkte Beziehung zu dem Befrachter denselben Erfolg herbeiführen und das von ihm verlangte Entgelt erhalten kann, eine fremde Schuld unter fremden Vertragsbedingungen niemals zu übernehmen geneigt ist. Deshalb ist auch in der Tat eine solche ausdrückliche Schuldübernahme nirgends zu finden. Dann die Unzweckmäßigkeit eines solchen Vertrages. Wenn der Hauptverfrachter dem Empfänger gegen den Weiterverfrachter unmittelbare Rechte einräumen will, kann er von diesem die Ausstellung eines Lokalkonossements verlangen.

III. Außer dem auf seine Schuldübernahme gerichteten Willen des Weiterverfrachters bezw. Hauptverfrachters als Voraussetzung für den Abschluß des entsprechenden Vertrages, ist ebenfalls notwendig festzustellen, ob die Zustimmung des Befrachters vorhanden ist. Mit einer privativen Schuldübernahme würde der Befrachter niemals einverstanden sein, weil, wie Schilling richtig bemerkt[2]), „nicht anzunehmen ist, daß der Befrachter stillschweigend seinen Anspruch gegen den von ihm ausgesuchten, zahlungsfähigen Hauptreeder hat aufgeben und sich dafür allein mit dem Anspruch gegen den vielleicht völlig kreditunwürdigen Teilreeder hat begnügen wollen". Aber auch bei einer kumulativen Schuldübernahme fehlt in den meisten Fällen die dazu erforderliche Genehmigung des Befrachters.

H. Erfüllungsübernahme und Vertrag zu Gunsten Dritter.

I. Wenn der Weiterverfrachter die Beförderung der Güter am Umladehafen übernimmt, und sich dem Haupt-

[1]) Deshalb findet Boyens selbst, zu Meyer in Z.H.R. 86 S. 262, verschiedene Bedenken.

[2]) Schilling S. 35.

verfrachter bezw. seinem Vertreter gegenüber verpflichtet, dieselben am Bestimmungshafen oder an einem anderen Bestimmungsort jemandem auszuliefern, übernimmt er in der Tat die Erfüllung des vom Hauptverfrachter versprochenen Erfolges. Durch eine solche Erfüllungsübernahme, die mit der Schuldübernahme nichts gemein hat, erwirbt nur der Hauptverfrachter allein das Recht auf Beförderung durch den Weiterverfrachter. Die Rechtsstellung des Dritten aber, ist dadurch garnicht geändert.

II. Beim Abschluß des Weiterfrachtvertrages kann man freilich, einen zu Gunsten des Befrachters oder Empfängers abgeschlossenen Vertrag im Sinne des § 328 BGB. annehmen.[1]) Ob es auch in der Tat üblich ist, daß die verschiedenen Verfrachter einen solchen Vertrag abschließen, ist eine Frage, die nur im einzelnen Falle und unter der Voraussetzung, daß die Absicht der Parteien zu einem solchen Vertrag vorhanden ist, beantwortet werden kann. Und in der Tat sind, abgesehen von der Ausstellung eines vom Weiterverfrachter unterschriebenen Lokalkonnossements, die Fälle, bei welchen die üblichen Abmachungen der verschiedenen Reedereien den Vertrag zu Gunsten des Befrachters bzw. Empfängers zur Entstehung bringen, sehr selten.

I. Die Ausstellung des Lokalkonnossements.

I. Wir haben an verschiedenen Stellen darauf hingewiesen, daß für den Weiterverfrachter unmittelbar dem Empfänger gegenüber keine Verpflichtung zur Herausgabe der Güter besteht. Und wenn er sie gegen Rückgabe des Durchkonnosements am Bestimmungsort ausliefert, handelt er nur entsprechend den Vereinbarungen mit dem Weiterverfrachter.

Es ist aber im Verkehr sehr üblich, daß der Hauptverfrachter, wie jeder Befrachter eine Bescheinigung über den Empfang der Güter vom Weiterverfrachter verlangt[2]), die in der Hauptsache als Beweissicherung über den Zustand der Güter zur Zeit der Ablieferung an den Weiterverfrachter dient, und daher nur hinsichtlich der internen Rechtsverhältnisse zwischen den verschiedenen Verfrachtern von großer Bedeutung ist. Der Weiterverfrachter bedient sich in den meisten Fällen eines für seine Strecke maßgebenden Lokal-

[1]) Vgl. Voigt S. 17. Schaps Anm. 25 zu § 651. Auch Efeteion zu Athen 24 (1914).

[2]) Vgl. Pappenheim III S. 389.

konnossements[1]), d. h. eines echten schlichten Konnossements, welches neben dem Empfangsbekenntnis auch das Ablieferungsversprechen des Weiterverfrachters enthält.

Je nach den verschiedenen Abmachungen des Verfrachters und nach dem Zwecke, den das Lokalkonnossement verfolgt, kann dieses in verschiedenen Formen ausgestellt werden. Einmal kann das Lokalkonnossement als eine nur das Innenverhältnis der verschiedenen Verfrachter betreffende Urkunde betrachtet werden, und wird deshalb an Order oder direkt an Order des Hauptverfrachters gestellt. Dann kann das Lokalkonnossement als eine unmittelbare Beziehung des Weiterverfrachters zum Inhaber des Durchkonnossements erzeugendes Papier betrachtet werden, und deshalb wird es von Anfang an an Order des Empfängers ausgestellt, oder nachdem es an Order des Hauptverfrachters lautete, an jenen durch einfaches Indossament übertragen.

II. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich aus der Ausstellung des Lokalkonnossements nicht. Es ist neben dem Durchkonnossement ein weiteres Ablieferungsversprechen abgegeben, welches den Weiterverfrachter nicht mehr als Erfüllungsperson des Hauptverfrachters, sondern als selbstständigen Schuldner dem Empfänger gegenüber verpflichtet.[2])

III. Die Ablieferung der Güter verlangt der Empfänger, einmal, weil der Weiterverfrachter unmittelbar verpflichtet ist, und dann, weil dieser als Vertreter des Hauptverfrachters handelt. Allein der Inhaber des Lokalkonnossements ist daher ohne andere Papiere ebenfalls zur Auslieferung berechtigt, aber nur, soweit dieses Konnossement nicht ausdrücklich bestimmt, daß die Güter nur gegen Rückgabe der Durchkonnossementsexemplare abgeliefert werden sollen. In der Praxis ist eine solche Klausel sehr üblich. Wird sie aber in das Separatkonnossement nicht aufgenommen, so ist der Weiterverfrachter verpflichtet, die Güter nur gegen Rückgabe der von ihm unterschriebenen Konnossemente auszuliefern.

IV. Bei den Fällen, wo der Empfänger, sei es auf Grund besonderer Konnossementsklausel, oder weil ihm an der Art des Einlösungspapier nichts liegt, gegen Aushändigung des Lokalkonnossements das Durchkonnossement zurückgibt, entstehen daraus keine rechtlichen Besonderheiten. Diese Rückgabe des Durchkonnossements gilt nur als ein die

---

[1]) Zwischen- oder Anschluß-Konossement: vgl. Schilling S. 64 f: Separatkonnossement vgl. Schaps Anm. 25 zu § 651.

[2]) So auch Schilling S. 106. Pappenheim III S. 391 usw.

Auslieferung der Güter erleichternder Hergang. Ein Verzicht auf die aus dem Konnossement entstehenden Rechte ist sie zweifellos nicht, weil, wie Schilling richtig bemerkt[1]): das Recht, das er empfangen würde, kein Äquivalent wäre für das Recht, das er verlieren würde. Wenn nun der Empfänger das Durchkonnossement quittiert zurückgibt, liegt zwar eine Erklärung desselben vor, daß das Durchkonnossement vom Durchverfrachter erfüllt sei, bleibt aber dem redlichen und geschäftsunbewanderten Empfänger immer noch die Möglichkeit offen seine Erklärung nach §§ 119 bezw. 123 B.G.B. anzufechten.

III. Hinsichtlich der Traditionswirkung des Durchkonnossementes gilt in den Fällen der Ausstellung des Lokalkonnossements nichts Eigentümliches. Weder die Ansicht Boyens, daß, wenn die Zwischenpapiere in dritte Hand gekommen sind, das Durchkonnossement ihre Traditionswirkung verliere[2]), noch die von Meyer[3]), welcher gestützt auf die Auffassung Heymanns[4]), über die Weitergeltung der Traditionswirkung des Konnossements auch nach der Besitzübertragung der Güter, annimmt, daß nach Ausstellung des Lokalkonnossements die Traditionswirkung des Durchkonnossementes nur dann aufhöre, wenn der Erwerber gutgläubig sei, finden wir zutreffend. Für die Aufrechterhaltung der Eigenschaft des Durchkonnossements als Wertpapieres auch nach dem Vorhandensein des Teilkonnossementes sprechen hauptsächlich zwei Gründe. Erstens der Zweck, den das letztere verfolgt — ein Konnossement, welches bei der internen Ausführung der Beförderung ausgestellt wird — und zweitens der ähnliche Fall der Ausstellung von mehreren schlichten Konnossementen — diese laufen ebenfalls parallel und sind geeignet Rechte an den Gütern zu übertragen.[5]) Wenn aber der Hauptverfrachter oder sein Agent das Lokalkonnossement an eine dritte Person unerlaubterweise indossiert, so erlangt zwar diese Person dieselben Rechte an den Gütern wie der legitimierte Inhaber des Durchkonnossementes und

---

[1]) Schilling S. 38. Derselben Ansicht auch O.L.G. Hamburg in Hans R. Z. 1894 Nr. 48.

[2]) Boyens II S. 329, zu Wüstendörfer in Z. H. R. 73 S. 523 zu Meyer in Z.H.R. 86 S. 263. Vgl auch Schilling S. 106.

[3]) Meyer S. 70.

[4]) Heymann, Festgabe für Felix Dahn III, 151 f.

[5]) So auch Pappenheim III, S. 393.

kann vom Weiterverfrachter die Herausgabe der Güter verlangen, der Hauptverfrachter ist aber dem richtigen Empfänger gegenüber in vollem Umfange schadenersatzpflichtig.

K. Mit Befreiungsklausel.

I. Nur in seltenen Fällen kommen die im vorigen Kapitel aufgestellten Grundsätze unverändert zur Anwendung. Bei den meisten Durchfrachtverträgen und Durchkonnossementen, pflegt der Hauptverfrachter meistens seine Haftung auf die von ihm befahrene Strecke zu beschränken. Eine allgemeine Haftung während der ganzen Beförderung ist für ihn wirtschaftlich schädlich. Er kann sich wohl später an den Weiterverfrachter halten, die Schwierigkeiten aber, die er dabei trifft, sind so erheblich, daß es sich letzten Endes nicht lohnt, Ersatzansprüche gegen die anderen Verfrachter geltend zu machen. Die Beweisführung über ein verschuldetes oder unverschuldetes Ereignis, die Instruktionen, die fremde Reedereien erteilen und die vielfach mit den in seinem Schiffahrtsbetrieb herrschenden Grundsätzen nicht vereinbart sind, zwingen ihn, befreiende Klauseln in das Durchkonnossement aufzunehmen. Aber auch die Berücktigung seiner Geschäftsbeziehungen zu den anderen Reedereien spielt bei der Ausgestaltung seiner Haftung eine nicht unerhebliche Rolle Die Inanspruchnahme der vielleicht in langjähriger Geschäftsverbindnug stehenden Reederei, würde für den Hauptverfrachter manchmal schädlicher sein, als wenn er allein den Schaden getragen hätte.

II. Erwähnenswert seien einige haftungsbeschränkende Klauseln aus griechischen und deutschen Konnossementen.

1. „Bezüglich der nach anderen Orten zu befördernden Güter, als denjenigen, die unsere Schiffe anfahren, haftet die Gesellschaft nur für die Beförderung bis zum Umladehafen.“ (Dampfschiffahrts-Gesellschaft Pallios).

2. „Die mit einem Durchkonnossement reisenden Güter, die nach Häfen oder Orten bestimmt sind, welche entweder das Schiff nicht anfährt, oder sich im Innern des Landes befinden, kann der Schiffer nach freier Wahl bis zum Bestimmungsort auf See, durch Eisenbahn oder Fluß weiterbefördern lassen, auf Kosten des Schiffes, aber auf Gefahren der Güter, und unter den im benutzten Wege üblichen Haftungsbedingungen, auch wenn das betreffende Konnossement nur den letzten Bestimmungsort der Güter angibt. Die Haftung des

Reeders hört mit dem Moment auf, indem die nachfolgenden Beförderer die Güter empfangen" (Nationale Dampfschiffahrtsgesellschaft, Griechenlands).

3. „Nach der Umladung treten die Konnossementsbedingungen des die Weiterbeförderung der Waren beschaffenden Schiffes in Kraft und hört jede Verantwortlichkeit des obigen Dampfschiffes auf („Lloyd"). Die Verantwortlichkeit des Reeders für die Güter erlischt, wenn dieselben aus seinem oder seines Vertreters Gewahrsam scheiden („Lloyd"). The Carriers responsibility shall cease, as soon as the goods leave the ship's deck.

4. Die Verantwortlichkeit des Reeders beginnt mit der Übernahme der Ware an Bord und endigt, wenn die Ware das Deck des Schiffes verlassen hat. Dieses gilt auch für Waren, die auf Durchkonnossemente verladen werden. Eine reine Empfangsquittung des Leichterführers oder weiterbefördernden Schiffes oder Agenten befreit den Dampfer von jeder Verantwortung (Hamburg-Amerika-Linie). Die in diesem Durchkonnossement genannten Güter sind gleichfalls allen Bedingungen des oder der Beförderer oder derjenigen, welche an der Beförderung teilnehmen, unterworfen. (Hamburg-Amerika-Linie).

III. Durch die Befreiungsklausel ist der Hauptverfrachter von der Haftung für die Handlungen bestimmter Erfüllungspersonen, und zwar derjenigen Personen, die auf fremden Strecken tätig sind, befreit. Eine solche Absicht der Parteien liefern uns die meisten Klauseln solcher Art. Von einer Ermächtigung des Hauptverfrachters, den Weiterfrachtvertrag im Namen des Befrachters abzuschließen, kann nicht die Rede sein. Es liegt also nur eine Ausschließung des § 278 BGB. vor, was freilich jedem Schuldner gestattet ist.

IV. Damit zusammenhängend steht die Frage, ob das Durchkonnossement durch die Befreiungsklausel in seinen wesentlichen Eigenschaften geändert ist, und zwar ob das Empfangsbekenntnis und Ablieferungsversprechen in einem solchen Konnossement von derselben Person abgegeben sei, oder nicht, oder überhaupt, ob diese zwei Erklärungen im Konnossement enthalten seien. Man könnte beispielsweise annehmen, daß der Hauptverfrachter nur den Empfang der Güter bescheinigt habe, während die Ablieferung nicht von ihm, sondern vom letzten Verfrachter versprochen sei. Dieser Ansicht ist Pappenheim: „Es geht aus der Urkunde für ihren Erwerber nicht hervor, daß die Ablieferung der Güter nicht

aus demselben Schiff erfolgen soll, für das sie übernommen worden sind, und nicht durch denselben Reeder, der sie übernommen hat".[1]) Es ist aber immer noch die Theorie von der Zerstückelung der Konnossementsschuld, auf die sich Pappenheim stützt, und die wir unzutreffend finden. Wer ein Konnossement ausstellt, verbindet darin begriffsnotwendig die beiden Bestandteile — Ablieferungsversprechen, Empfangsbekenntnis — und wo eines dieser fehlt, hört das Papier auf, ein richtiges Konnossement zu sein. Man würde natürlich behaupten, daß das Durchkonnossement ein Ablieferungsversprechen wohl enthalte, dies sei aber nicht von derselben Reederei, die den Empfang bescheinigt hat, abgegeben, sondern von einer anderen Person. Wahrscheinlich vom letzten Weiterverfrachter. Aber solange sich dieser damit nicht einverstanden erklärt, bleibt das Durchkonnossement hilflos und gilt nicht als Konnossement, sondern als eine Quittung über den Empfang der Güter. Es würde also auch nicht für die erste Strecke des Hauptverfrachters als solches gelten.

Man sollte sich aber endlich dazu entschließen, diese weder dem Zwecke des Gesetzes noch der Verkehrsanschauung entsprechende Theorie von der Zerstückelung der Konnossementsbestandteile aufzugeben. Das Irrtümliche an dieser Theorie rührt daher, daß man Grundsätze als Wirkungen der Befreiungsklausel aufstellt, an die auch der Verfrachter selbst nicht gedacht hat, und die im schroffen Gegensatz zu den verkehrsüblichen Vertragsabschlüssen stehen; etwa gänzliche Befreiung des Hauptverfrachters aus der Verpflichtung zur Ablieferung der Güter am Bestimmungsort, trotzdem in den Durchkonnossementen nur die Befreiung aus der Haftung für die Schäden auf fremden Strecken, oder für die unrichtige Ablieferung vorgeschrieben ist. Unbestreitbar wird jedoch unter einer „unrichtigen" Ablieferung nicht dasselbe verstanden, wie unter einer Nichtablieferung. So auch Boyens[2]): „Wer einen Durchtransport in der angegebenen Art übernimmt, garantiert unbedingt die Weiterbeförderung und verspricht Ablieferung am Bestimmungsorte vorbehaltlich des Einwandes, daß Verluste und Schäden außerhalb seiner Strecke vorgenommen sind. Es ist daher die Tätigkeit des

---

[1]) Pappenheim III, S. 382.

[2]) Boyens zu Pappenheim in Z H.R. 86 S. 245. Derselben Ansicht insbesondere Voigt zum See- und Versicherungsrecht S. 15 f, Schilling S. 59 f., Sieveking Seerecht S. 338, Lewis S. 184.

Hauptverfrachters weder die des Spediteurs[1]), noch desjenigen, der die Leistung eines Dritten verspricht. Jener ist, wie vorhin erklärt, bis zum Bestimmungsort ein richtiger Verfrachter.

Eine weitere Frage ist, inwieweit die Befreiungsklausel außer acht gelassen werden kann, wenn nämlich der Weiterverfrachter auf Grund des Weiterfrachtvertrages oder des Lokalkonnossements die Güter nicht direkt an den Empfänger, sondern an den Agenten des Hauptverfrachters ausliefert. Schilling[2]) nimmt an, daß die Befreiungsklausel auf solche Fälle keine Anwendung findet, mit den Worten: „Es ist danach denkbar und erklärlich, daß man die Klauseln nur so lange als Inhalt der Parteiverbindnng betrachten kann, als sich nicht aus der Art und Weise, wie der Transport durchzuführen ist, etwas anderes ergibt." Eine solche Auffassung steht jedoch im Gegensatz zu dem Wesen der befreienden Vereinbarung. Wenn der Hauptverfrachter erklärt, er wolle für seine Erfüllungsgehilfen A und B nicht haften, wird es dabei ganz gleichgültig sein, ob dabei noch weitere Erfüllungsgehilfen oder Personen C und D mitwirken. Es wäre nun höchst bedenklich, wenn jetzt, weil die zwei letzteren Erfüllungspersonen nach den zwei ersteren in Tätigkeit treten, der Hauptverfrachter schlechter gestellt sein würde, als wenn er die Güter direkt ohne die vermittelnde Tätigkeit der C und D an den Inhaber des Durchkonnossements ausgeliefert hätte.

Die Befreiungsklausel ist nur dann unanwendbar, wenn die Weiterbeförderung nicht durch fremde Reeder, sondern durch Hauptverfrachter selbst ausgeführt wird. Die R.G.-Entscheidung vom 23. 1. 02[3]) hat — freilich ohne nähere Begründung — den wahren Charakter der Befreiungsklausel als vertragliche Ausschließung der Haftung des Schuldners für Handlungen der Erfüllungspersonen, anerkannt, indem es meinte, daß die Klausel nur in dem Falle Sinn und Bedeutung habe, wo an Stelle des ersten verpflichteten Verfrachters ein anderer tritt. Wenn aber der Hauptverfrachter kraft einer besonderen Substitutionsklausel die Beförderung im Ganzen selbst ausführt, kann von einer Befreiung desselben nicht die Rede sein, da die Erfüllungspersonen für die der Aussteller

---

[1]) Vgl. Boyens II S. 91.

[2]) Schilling S. 57 und die dort angegebene Entscheidung des O.L.G. Hamburg vom 29. April 1910.

[3]) In L.Z. 1907 S. 290 f.

des Konnossements seine Haftung ausgeschlossen hat, nicht in Tätigkeit getreten sind.

VI. Den Hauptverfrachter trifft vor allem die Pflicht, das vom Weiterverfrachter ausgestellte Lokalkonnossement dem Inhaber des Durchkonnossements auszuhändigen. Durch diese Verpflichtung des Hauptverfrachters, die übrigens von der Literatur fast ausnahmslos anerkannt ist, wird dem Empfänger das ersetzt, was ihm durch die Befreiungsklausel gefehlt hat, nämlich die Haftung eines Verfrachters während der Weiterbeförderung. So Pappenheim[1]) „Es ist eine Pflicht gegenüber dem Inhaber des Durchkonnossements dem er (der Hauptverfrachter) die Durchsetzung seiner gegen den Nachmann bestehenden Ansprüche zu ermöglichen, und den er von der Erhebung nicht begründeter tunlichst zu schützen hat." Auch Schaps[2]) „Der erste Verfrachter ist verpflichtet dem Inhaber des Durchkonnossements zu dessen Legitimation das etwa vom zweiten Verfrachter gezeichnete neue Konnossement zu übertragen". Gewiß, eine solche Verpflichtung des Hauptverfrachters, die man aus Billigkeitsgründen und besonderen Interessenwägungen nicht verneinen kann, und die auch schon im Verkehr allgemein durchgesetzt worden ist, findet ihre Begründung in der Ausschaltung der Bestimmnngen des § 28 Abs. 1 BGB. Dort ist die Rede von der Abtretung der Ansprüche, die der Schuldner von einem Dritten durch einen Umstand, der die Leistung unmöglich macht, erlangt, und von der Herausgabe des aus demselben Grunde erlangten Ersatzes. Bei der Beförderung mit der Befreiungsklausel ist wohl nicht die Leistung unmöglich, aber doch die Haftung des Hauptverfrachters oder, wie man behaupten könnte, eine spätere ungewisse dennoch wahrscheinliche Schadenersatzleistung vertraglich unmöglich gemacht, und wegen dieser Unmöglichkeit besteht für den Hauptverfrachter die Verpflichtung das von ihm Erlangte dem Empfänger abzutreten, da einerseits der erstere kein Interesse an diesen Ansprüchen aus dem Weiterfrachtvertrag hat, während andererseits der letztere unbeschützt dem Weiterverfrachter gegenübersteht.

---

[1]) Pappenheim III S.

[2]) Schaps Anm. 25 zu § 651.

Kapitel II.

Das gemeinschaftliche Durchkonnossement.

A. Allgemeines.

Die gemeinschaftlichen Durchkonnossemente werden gewöhnlich auf besonderen Konnossementsformularen ausgestellt, wo die mitwirkenden Verfrachter entweder am Anfang des Formulares als die eigentlichen Aussteller bezeichnet werden, oder nach der Ausfüllung der nötigen Angaben das Durchkonnossement gemeinschaftlich unterschreiben[1]), sei es alle gleich bei der Ausstellung oder einige nachträglich beim Empfang der Güter am Umladehafen. Üblich ist die gleichzeitige Unterzeichnung des Durchkonnossements, etwa die Ausstellung des Konnossements durch den Hauptverfrachter auch im Auftrage des zweiten Verfrachters — insbesonders mit einer im Wege mechanischer Vervielfältigung hergestellten Namensunterschrift — oder durch den Weiterverfrachter selbst, wenn beispielsweise dieser vorher einige Blankokonnossemente gezeichnet und dem Hauptverfrachter übergeben hat. Im modernen Seeverkehr werden die gemeinschaftlichen Konnossemente auch durch die Agenten ausgestellt, die als Vertreter aller Verfrachter in ihrem Auftrage handeln.[2]) Ihre Ermächtigung beruht gewöhnlich auf einer allgemeinen Vereinbarung, „Arrangement“[3]), auf Grund deren die Agenten beauftragt werden, bei Frachtverträgen, wo die betreffenden Reedereien mitwirken, Durchkonnossemente in ihrem Namen zu unterschreiben.

[1]) Gemeinschaftliche Konnossemente aus den Jahren 1872 und 1873 sind bei Schilling S 42 angegeben.

[2]) Solche Fälle bei Hamb. G. Z. IV Nr. 49, XV Nr. 48, XXV Nr. 67, XXXV Nr. 6. Vgl. auch Delprat S. 16 ff.

[3]) Hier zeigt sich deutlich das Gesellschaftsverhältnis zwischen den verschiedenen Reedereien.

Von den Agenten werden gemeinschaftliche Durchkonnossemente, d. h. im Namen der Mitwirkenden Verfrachter, auch dann ausgestellt, wenn ihnen die dazu erforderliche Vertretungsmacht fehlt. Sie rechnen aber mit einer späteren Genehmigung ihrer Handlungen, die auch in den meisten Fällen erfolgt.

B. Die Haftung der Verfrachter.

I. Die Frage nach der Haftung der verschiedenen das Durchkonnossement unterschreibenden Verfrachter kann nur durch zwei Möglichkeiten beantwortet werden, nämlich, entweder, daß alle Verfrachter als Gesamtschuldner für ihre im Durchkonnossement abgegebenen Erklärungen haften, oder daß jeder getrennt für seine Strecke haftet. Man könnte freilich auch eine dritte Alternative aufstellen, nämlich daß aus dem Konnossement allein der Hauptverfrachter haftet, während die übrigen Verfrachter ein Versprechen als eine Art Bürgschaft für die Ausführung der Beförderung bis zum Bestimmungshafen abgegeben haben. Eine solche Auffassung findet jedoch keinen Anklang, weil sie in einem logischen Widerspruch mit dem Bestande eines gemeinschaftlichen Konnossementes steht. Eine Verschiedenheit der Rechtsstellung der mitwirkenden Verfrachter könnten wir höchstens nur dann annehmen, wenn auch die Erklärungen derselben verschieden wären, was aber bei solchen gemeinschaftlichen Konnossementen nicht der Fall ist.

II. Die herrschende Ansicht in der Theorie und Praxis, die aus dem gemeinschaftlichen Konnossement eine Gesamtschuld aller Verfrachter annimmt, ist auch nach unserer Auffassung die Richtige und die den Tatsachen Entsprechende. Das gemeinsame Auftreten aller Verfrachter und die von ihnen erfolgende Ausstellung eines einzigen Konnossementes, in der Weise, daß alle zusammen die Herbeiführung eines Gesamterfolges versprechen, und endlich ihre internen Rechtsbeziehungen, die meistens auf gegenseitiger Mitarbeit beruhen, erzeugen zweifellos ein Gesellschaftsverhältnis, welches nicht nur dazu berufen ist, zerstückelte, zufällige und unabhängige Rechtshandlungen herbeizuführen, sondern auch Gefahrengemeinschaften zu bilden. Es wäre höchst eigenartig, wenn man jetzt trotz allen diesen Gründen, die den wahren, verkehrsüblichen und leicht denkbaren Willen der Parteien bezeugen, das Vorliegen des Gesellschaftsverhältnisses aller des Konnossement ausstellenden Verfrachter bezweifeln würde. Gewiß, eine solche Auffassung entspricht am besten den

Interessen der Verfrachter, widerspricht aber den allgemeinen Rechtsnormen über Willen und Erklärung. Hätte nun irgend ein Verfrachter die in einem Konnossement üblichen Erklärungen nicht abgeben wollen, so sollte er kein Konnossement unterschreiben. So auch Boyens[1]): „Die Verpflichtung des Erstreeders, der selbst die Ladung empfangen hat, bleibt dieselbe, wenn die Urkunde gleichzeitig von den Nachmännern unterzeichnet ist, wie in dem Falle, wenn er sie allein unterzeichnet hat". Auch Schilling[2]): „Bei derartigen Verträgen, wo die beiden Transportnehmer auf Grund vorheriger Abmachungen den Transport gemeinsam übernehmen, und der erste Reeder das Konnossement „for the carriers" zeichnet, wird in der Regel genau bestimmt, wie weit die Haftung eines jeden Reeders reichen soll, insbesondere wird meist festgesetzt, daß der erste Reeder das Konnossement zeichne „for the carriers severally, but not jointly". Soweit dies aber nicht der Fall ist, muß man davon ausgehen, daß bei allen derartigen Verträgen mit beiden Reedern ein einziger Frachtvertrag vorliegt, und daß sie mangels anderweitiger Bestimmung nach den §§ 421, 427 BGB. als Gesamtschuldner haften".

III. Üblich ist auch bei den gemeinschaftlichen Konnossementen die Aufnahme der Befreiungsklausel, d. h. die Beschränkung der Haftung der Beförderer auf die von ihnen befahrenen Strecken; „for the carriers severally but not jointly" sei es, weil diese Klausel in den einfachen Konnossementsformularen als allgemeiner Grundsatz ihres Schifffahrtsbetriebes aufgenommen, oder weil sie für einen einzigen Transport vereinbart ist.

Wir sind der Ansicht, daß auch hier der rechtliche Charakter des gemeinschaftlichen Durchkonnossements, also die Gesamthaftung und das einheitliche Versprechen aller Beförderer dasselbe bleibt[3]), denn es geht aus der Befreiungsklausel allein nicht hervor, daß die Erklärung der Verfrachter verschieden sein soll. Diese sind zwar für die Beschädigung und den Verlust, auf fremden Strecken kraft der Klausel befreit, gelten sie aber immer noch als die

[1]) Boyens zu Pappenheim in Z. H. R. 86 S. 248.

[2]) Schilling S. 43. Vgl. auch Schaps Anm. 26 zu § 651, Meyer 49 f. Kötteritzsch S. 40, Boyens II, 313 Anm. 14 und in Z. H. R. 63, 344, 86, 249 f,. Carver S. 107 p. 158—159, Scrutton 64, Gütschow 161, dagegen Voigt. A. A. Pappenheim III S. 385 ff.

[3]) Anders Schilling S. 44.

eigentlichen Schuldner des Empfangsbekenntnisses und des Ablieferungsversprechens. Gewiss, eine solche Gesamthaftung der Verfrachter bedeutet für den Empfänger ein wertloses Geschenk, denn es ist ganz gleichgültig, ob die Ablieferung ein oder mehrere Verfrachter versprechen, aber die Schwierigkeiten, die er sonst bei der Beweisführung über den Eintritt des schädigenden Ereignis trifft, sind dadurch beseitigt.

IV. Zur Feststellung des Zustandes der Güter am Umladehafen bedienen sich die Reedereien besonderer Quittungen — des Master's Receipt — über den erfolgten Empfang, was freilich kein Lokalkonnossement zu sein braucht. Ein solches Papier ist ja hier ganz überflüssig, da das Ablieferungsversprechen und die ursprüngliche Empfangsbescheigung schon im gemeinschaftlichen Konnossement enthalten ist.

Schlusswort.

I. Geben wir den oben aufgestellten Grundsätzen eine abstrakte Formelung:

1. Wird das Durchkonnossement vom Hauptverfrachter ausgestellt, so haftet dieser für die ordnungsmäßige Ablieferung der Güter am Bestimmungsort nach Maßgabe des Durchkonnossementes, es sei denn, daß er seine Haftung auf die von ihm zu befahrende Strecke beschränkt hat. In dem Falle der beschränkten Haftung ist der Hauptverfrachter für die Schäden und Verluste der Güter nicht verantwortlich, wenn die Schäden und Verluste auf den von ihm nicht befahrenen Strecken eintreten, es sei denn, daß ihm ein Verschulden zur Last fällt.

Hat der Hauptverfrachter seine Haftung auf die eigene Strecke beschränkt, so ist er verpflichtet, das vom Weiterverfrachter ausgestellte Lokalkonnossement dem legitimierten Inhaber des Durchkonnossements auszuhändigen.

2. Wenn das Durchkonnossement von mehreren Verfrachtern gemeinsam ausgestellt wird, haften die Aussteller desselben als Gesamtschuldner. Im Falle der Beschränkung der Haftung der das Durchkonnossement ausstellenden Verfrachter ist jeder für die auf fremden Strecken eintretenden Schäden und Verluste nicht verantwortlich.

II. Aus der angeblichen Benachteiligung der Interessen des Empfängers und aus der Beeinträchtigung des regulären Seeverkehrs entnahm man die Notwendigkeit zwingender Bestimmungen. Der Gesetzgeber sollte den schwächeren schützen, das Gesetz sollte zwingend die Durchfrachtbeförderung regeln, da die accidentalia negotii nicht imstande wären, eine gehörige Ordnung der Verkehrsverhältnisse herbeizuführen. Etwas Neues sollte ins Leben gerufen werden, etwa ein zwischen den Parteien vermittelndes Einheits-Konnossement, oder der Eintritt des Weiterverfrachters in die Schuld des Hauptverfrachters.[1])

An Ratschlägen und Entwürfen fehlt es bis heute nicht. Sie sind aber nur schöne Beispiele mit großzügigem Inhalt

[1]) Vgl. Schilling S. 122; auch Boyens Vorschläge in Z.H.R. 75, S. 55.

geblieben, ohne daß sie die Hoffnung haben, einmal Gesetze zu werden. Die Entwürfe von internationaler Bedeutung[1]) seien hier erwähnt. So bestimmt Art. 20 des Londoner Entwurfes: „Lorsque des marchandises sont transportées sous l'empire d'un connaissement direct chaque transporteur n'est responsable que de la perte et du dommage causés aux marchandises pendant qu'elles se trouvaient sous sa garde. — Le destinataire toutefois à la faculté d'assigner egalement le dernier transporteur ou le transporteur intermediaire".

Statt dieser Gesamthaftung der Beförderer mit dem fakultativen Rechte des Empfängers hat die Frachtkommission (p. 100) den Vorschlag gemacht, wonach der Inhaber des Durchkonnossements auf Grund desselben Papiers die Auslieferung der Güter vom letzten Verfrachter verlangen könne, und der letzte Verfrachter nicht in der Lage sei, einzuwenden, daß eine Beschädigung oder ein Verlust während eines früheren Reiseabschnittes eingetreten sei. Der Entwurf lautet:

„Le détenteur d'un connaissement direct posséde en vertu de ce document un droit à la delivrance des marchandises contre le dernier transporteur. Celui-ci ne peut lui opposer que la perte ou l'avarie des marchandises seraient survenues pendant untrajet autérieur du transport direct."

Beachtenswert sind im übrigen die Vorschläge im Gütschow'schen Entwurf (in Gütschows „Eine Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr- zum allgemeinen Frachtrecht" 1911). § 39.

III. Eine dispositive Regelung der Durchfrachtbeförderung würde zweifellos keinen Zweck haben, sie würde vielmehr ein totes Recht sein, da die Reedereien, wie sie auch jetzt tun, im Klauselwege ihre Rechtslage verbessern würden. Dagegen würden zwingende Vorschriften, wie sie erwünscht sind, nur die Erschwerung des Seeverkehrs zur Folge haben, ja noch mehr, sie würden mittelbar das herbeiführen, was Schlodtmann einst gewollt hat, die Beseitigung der Durchfrachtverträge und Durchkonnossemente. Eine generelle Haftung der mitwirkenden Verfrachter ist wirtschaftlich schädlich, sie steht mit den ökonomischen Voraussetzungen eines intensiven Seeverkehrsbetriebes im Widerspruch, und sie bildet für die Verfrachter Gefahren, die diese nicht tragen wollen und können.

---

[1]) Vgl. Die Arbeiten vom Comité maritime international, Bulletin 39 Nov. 1913.

Gewiß, wir haben für eine Gesamthaftung der Beförderung ein schönes Beispiel, die Haftung der Frachtführer, der Eisenbahnen. Und dennoch könnte eine entsprechende Haftung der Seeverfrachter nicht zu billigen sein, da die Voraussetzungen dieser beiden wirtschaftlichen Veranstaltungen viel zu verschieden sind. Die Eisenbahn, die monopolitisch ausgestaltet ist, und die notwendiger Weise mit den übrigen Eisenbahnen in stetiger Verbindung stehen muß, verträgt eine solche Haftung. Dagegen der Seeverfrachter, dem das Schicksal der Güter während der Beförderung auf fremden Strecken unbekannt bleibt, und für den auch andere Möglichkeiten der Beförderung bis zum Bestimmungsorte vorhanden sind, kann nicht eine solche Haftung übernehmen. Und zu diesen Schleuderbedingungen würde er sich niemals einlassen, er würde vielmehr bis zum Umladeladehafen befördern, er würde kein Durchkonnossement ausstellen. Mit Recht hat daher der 16. niederländische Juristentag (1885) die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung der Durchfrachtbeförderung verneint.

Literaturverzeichnis.

Abbott, Law of Merchant, Ships and Seaman 1901.

Bateson, Law Quarterly Review V. 424 ff., übersetzt in R. I. M. IV 600 ff.

Bergh, Tidsskrift for Retsvidenskab, 1898.

Boyens, Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht 1897-1901.

Boyens zu Wüstendörfer, in Z. H. R., Bd. 58, 332.

Boyens zu Sieveking, in Z. H. R., Bd. 63, 337.

Boyens zu Grundtvig, in Z. H. R., Bd. 63, 343.

Boyens zu Wüstendörfer, in Z. H. R., Bd. 73, 523, 525.

Boyens zu Schilling, in Z. H. R., Bd. 75, 551.

Boyens zu Pappenheim, in Z. H. R., Bd. 86, 320 f.

Boyens zu Meyer in Z. H. R., Bd. 86, 282 f.

Boyens, Gesetzlicher Schutz der Ansprüche aus Konnosementen in Z. H. R., Bd. 86, 449.

Brandis, Das Deutsche Seerecht (Göschensammlung) 1908.

Brandis, Connaissement direct (Konference de Kopenhaque), 1913, p. 157—152.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches, 1908.

Brodmann, in L. Z. 1911, Nr. 7.

Brodmann, in L. Z. 1912, Nr. 2.

Brodmann, in Z. H. R. 1911, Bd. 70, 1.

Burchard, das Recht der Spedition, 1894.

Cairer, Carriage of goods by sea 5. Aufl. (1909) 6. Aufl. (1918).

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechtes 6. Aufl. u. f.

Cosack, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes 1922.

Dauton, Droit maritime 1912.

Delprat, Bitdrage tot de studie rau het doorcognossement (acad. proefsch.) Amsterdam 1915.

Dübell, Das Konnossement, Diss. Erlangen 1907.

Düringer, und Hachenburg Kommentar, z. H. G. B. 1917.

Enneccerus, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes von Enneccerus, Kipp, Wolff I 2 1922.

Fischer zu Voigt in Z. H. R. 1881, Bd. 26, S. 616 ff.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht 1909.

O. v. Gierke, Schuldnachfolge und Haftung in der Festschrift für v. Martitz 1911.

G. v. Gierke, Grundriss des Handelsrechtes und Schiffahrtsrechtes (im Grundrisse der Rechtswissenschaft) 1921.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechtes 1891.

Grünhut, Das Recht des Commissionshandels, 1879.
Grundtvig, Korto Fremstilling af den Danske Söret, 1907.
Gütschow, Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum Allgemeinen Frachtrecht. 1911.
Gütschow, in Z. f. V. W. 13, 377 ff.
Hencke, Der Rechtserwerb durch Konnossement, Diss. Erlangen 1912.
Heymann, Die dingliche Wirkung der handelsrechtlichen Traditionspapiere in der Festgabe für Dahn III.
Jacobi, in Ehrenberg, Handbuch IV, 1.
Jacobsen, Das Durchkonnossement und dessen Freizeichnungen, Diss. Erlangen 1912.
Johannsen, Tidsskrift for Retsvidenskap 1896.
Kiesselbach, Die wirtschafts- und wertgeschichtliche Entwickelung der Seeversicherung in Hamburg 1900.
Kötteritzsch, Das Konnossement, Diss. Leipzig 1909
Krichauff, Die Transportpapiere, Diss. Leipzig 1907.
Legget, A Treatine on the Law of Bills of Lading, 2. ed., London 1893.
Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechtes, 1911.
Leo, Deutsches Seehandelsrecht, 1902.
Leo, in G. W. 1919, 426.
Lewis, Seerecht in Endemann, Handbuch, 1884.
Lotmar, Arbeitsvertrag, 1902, 1908.
Lyon-Caen et Renault, Traité de droit commercial Bd. V, 1911, Bd. VI, 1912.
Makower-Loewe, Kommentar z. H. G. B. 1900.
Mackachlau, A Treatise on the Law of Merchant, London 1911.
Matthiass, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts 6./7. Auflage 1914.
Meyer, Durchfrachtvertrag und Durchkonnossement. Diss. Frankfurt 1919.
Mittelstein, in Ehrenberg, Handbuch, Bd. 7, 1. Abteilung
Mittelstein, in Haus. R. Z. 1 Beiheft S. 155, 151.
Müller-Erzbach, Lehrbuch des Handelsrechtes 1919-24.
Müller-Erzbach, in Z. H. R. 86, 142.
Oertmann, in der Festschrift für Ernst Zittelmann, 1913.
Pappenheim, Handbuch des Seerechts, Bd. III, 1918.
Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechtes, 1901 (Kieler Rektoratsrede).
Planck-Siber, Kommentar z. B. G. B., 1914.
Peirano, La polizza di carico, 1913.
Polak, Historisch juridisch onderzoek naar den aard ran het cognescement (akad. proefschr.) Amsterdam 1865.
Reichel, Schuldmitübernahme, 1909.
Ritter, Das Recht der Seeversicherung. Ein Kommentar z. A. D. S. V. B. 1922.

Schaps, Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buch des H. G. B. 1. Aufl. 1906, 2. Auflage 1921.

Schaps, in Z. H. R. 69, 106.

Schaps, in L. Z. 1911, S. 490.

Schilling, Durchfrachtvertrag und Durchkonossement, 1913.

Schlodtmann, in Z. H. R. 21, 384 ff.

Schmidt-Rimpler, Geschichte des Kommissionsgeschäftes, 1915.

Schminke, Das Konnossement, 1912.

Scrutton, Charterparties and Bill of Lading, 1904. 6. Edition, by Sir T. E. Scrutton and Mackinnon, London 1910.

Sieveking, Das deutsche Seerecht, 1907.

Sieveking I, Das deutsche Seeversicherungsrecht, 1912.

Sieveking, in Haus. R. Z. 1925. S. 17 ff.

Smeesters, Droit Maritime et Droit Fluvial Tonns I, II, Bruxelles 1911, 1912.

Standinger, Kommentar z. B.G.B. 7./8. Auflage, 1912.

Stephens, The Law relating to Bills of Lading, 1908.

Strohal, Schuldübernahme in Sherings, S. 57, 231 ff.

Vivante, La polizza di carico, Milano 1881.

Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht, 1880.

Voigt, Das deutsche Seeversicherungsrecht.

Wagner, Handbuch des Seerechts, 1884.

Walsmann zu Wüstendörfer, in Z. H. R. 85, 480.

Warneyer, Kommentar z. B. G. B. 1923.

Westerkamp, Bürgschaft und Schuldbeitritt, 1908.

Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwickelung des Seefrachtvertrages 1905 - 1909, 1. Bd. I., II. Teil.

Wüstendörfer, in Ehrenberg, Handbuch, Bd. 6, II. Abteilung.

Wüstendörfer, Normen und Tatsachen des Seeschiffsbaues, 1920.

Wüstendörfer, in Z. H. R. Bd. 88, 241 f.